Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5700**

17. Wahlperiode 03. 05. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5571 –

Aktuelle Bau- und Kostenrisiken des Projektes Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Vorbemerkung der Fragesteller

Wie das Magazin „stern“ (15/2011) sowie verschiedene Tageszeitungen, darunter z. B. die „Stuttgarter Zeitung“ vom 11. April 2011, berichteten, belegt ein 130-seitiges internes Dossier der DB ProjektBau GmbH mit dem Titel „Großprojekt Stuttgart 21 – Wendlingen–Ulm, Chancen und Risiken“ vom 25. März 2011 zahlreiche unkalkulierbare Bau- und Kostenrisiken in erheblichem Umfang.

Das Projekt werde viel teurer, als bisher offiziell von der Deutschen Bahn AG (DB AG) dafür angegeben worden sei. Bereits „vor der Vergabe der wirklich großen Arbeiten: dem Bahnhofsneubau und den Tunnelarbeiten zum Flughafen“ rechnen die Planer aus dem Kreis des Projektleiters Hany Azer mit zusätzlichen Ausgaben von ca. 1 Mrd. Euro. Im schlimmsten Falle sei sogar mit einer Kostenexplosion von insgesamt bis zu 3 Mrd. Euro Mehrkosten zu rechnen. Die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler müssten also über 7 Mrd. Euro für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 aufbringen.

Hinzu kämen große planerische, betriebliche und bauliche Probleme, wie ungeklärte Grundstücksverkäufe, der vorgezogene Abriss des Nordflügels des Stuttgarter Hauptbahnhofs, Gefahren durch das unkontrollierbare wassereinlagernde Mineral Anhydrit und die Neudimensionierung des Grundwassermanagements. Ferner könne die Strecke nicht mit Zügen ohne ETCS-Ausstattung (ETCS: European Train Control System) befahren werden. Für Züge des Nah- und Regionalverkehrs sowie S-Bahnen wäre der Tiefbahnhof Stuttgart 21 also unbenutzbar oder sie müssten nachgerüstet werden.

Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist bekannt, dass Stuttgart 21 ein sogenanntes eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG ist und kein Projekt des Bedarfsplans für Bundesschienenwege. Es werden jedoch erhebliche Bundesmittel (1,23 Mrd. Euro) und umfangreiche Mittel der bundeseigenen DB AG (1,47 Mrd. Euro) für das Projekt eingesetzt. Zudem sind auch die kilometerlangen Zulaufstrecken zum Tiefbahnhof betroffen, also Bundesschienenwege. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weist daher auf das grundlegende parlamen-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 29. April 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

tarische Informationsrecht der Abgeordneten und Fraktionen des Deutschen Bundestages, insbesondere bei der Kontrolle des Bundesvermögens (Deutsche Bahn AG), hin sowie auf die diesbezügliche Klage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22. März 2011 beim Bundesverfassungsgericht.

Stuttgart 21

1. Trifft es zu, dass durch den vorzeitigen Abriss des Nordflügels des Stuttgarter Hauptbahnhofs Mehrkosten in Höhe von 600 000 Euro entstanden sind?

   Falls ja, wie hat die DB AG dies begründet?

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG): Nein.

2. Wurde bei der Planung des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 überprüft, ob das Bahnprojekt den Regelwerken für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr entspricht?

   Falls nein, warum wurde dies versäumt?

   Falls ja, welche Regelwerke kamen in welchem Umfang zur Anwendung?

Nach Mitteilung der DB AG und des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) wurden in der Planung alle zum Zeitpunkt der Planerstellung gültigen Regelwerke, insbesondere die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in der jeweils geltenden Fassung berücksichtigt (vgl. Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1.1, S. 374).

3. Warum wurde bei der Planung des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart 21 eine Längsneigung der Bahnsteiggleise von 15,14 Promille zugelassen, obwohl die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) maximal 2,5 Promille für Bahnhofsneubauten vorsieht?

   Wie hat das Eisenbahn-Bundesamt die Erteilung der entsprechenden Ausnahmegenehmigung für den Tiefbahnhof begründet?

   Welches Sicherheitsrisiko ist damit verbunden, und welche Vorkehrungen wurden getroffen, damit dieses Risiko gesenkt werden kann?

Unabdingbare Voraussetzung für eine Genehmigung ist immer, dass die Sicherheit ohne Einschränkung gegeben ist. Eine Abwägung zu Lasten sicherheitlicher Aspekte findet insofern nicht statt.

Hinsichtlich der Längsneigung von Bahnhofsgleisen sind in § 7 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Sollanforderungen geregelt. Das bedeutet, dass diese im Regelfall zur Anwendung gelangen, wenn nicht wie vorliegend besondere Umstände ein Abweichen von der Regel rechtfertigen. Abweichende Planungen sind gemäß EBO im Einzelfall möglich. Dann muss die Vorhabenträgerin den Nachweis der mindestens gleichen Sicherheit führen.

Das EBA hat auf der Grundlage der Planung und den Nachweisen der Vorhabenträgerin entschieden. Bei dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof handelt es sich um einen Durchgangsbahnhof, in dem Züge entsprechend dem Betriebsprogramm nur zum Aus- und Einsteigen der Reisenden halten, aber keine Züge abgestellt werden. Bei diesen Halten werden die Zuggarnituren immer gebremst. Dadurch werden unbeabsichtigte Bewegungen verhindert, besondere Vorkehrungen sind nicht erforderlich. In Bezug auf die übrigen sicherheitsrelevanten Aspekte hat die Vorhabenträgerin – wie im Planfeststellungsbeschluss unter Ab-

schnitt 4.8.3. (1) ausführlich dargestellt – die notwendigen Vorkehrungen getroffen, um die gesetzlichen Anforderungen aus § 2 Absatz 2 EBO zu erfüllen. Insofern wird auf die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Ausführungen verwiesen.

4. Warum wurde bei der Planung für die Station Terminal am Stuttgarter Flughafen auf ein zweites Gleis verzichtet, und welche Auswirkungen hat dies auf die Leistungsfähigkeit?

In dem bestehenden Flughafen-Bahnhof sind zwei Bahnsteigkanten mit 0,96 m Höhe über Schienenoberkante (ü. S.O.) vorhanden. In Zukunft soll eine Bahnsteigkante mit 0,96 m ü. S.O. für den barrierefreien Ein- und Ausstieg in und aus der S-Bahn und eine Bahnsteigkante mit 0,76 m ü. S.O für den Fern- und übrigen Regionalverkehr vorgehalten werden. Nach dem Gutachten der TU Stuttgart ist dies entsprechend dem unterstellten Betriebsprogramm ausreichend.

5. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass bisher alle in den letzten neun Jahren eingereichten Pläne zur Planfeststellung der Flughafen-Bahnanlagen (Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3) vom Eisenbahn-Bundesamt abgelehnt worden sind, da die „Planung nicht die erforderliche Reife hat“?

   Welche Risiken und Folgen für die Realisierung des Gesamtprojektes sind damit verbunden?

   Bis wann rechnet das Eisenbahn-Bundesamt mit dem Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse für die Planfeststellungsabschnitte 1.3 und 1.6, die laut Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits eingeleitet worden sind?

Die Behandlung des Planfeststellungsantrags konnte erst beginnen, nachdem die Zulassung von Ausnahmen von Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zur Nutzung der Flughafen-S-Bahn für die Anbindung der Gäubahn vorlag.

Für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 ist eine Einschätzung zur voraussichtlichen Verfahrensdauer nicht möglich, weil das Anhörungsverfahren noch nicht eingeleitet worden ist. Der PFA 1.6a ist am 16. Mai 2007 festgestellt worden. Für den PFA 1.6b ist am 1. Juli 2010 das Anhörungsverfahren beim Regierungspräsidium Stuttgart beantragt worden. Die Auslegungsfrist endete am 1. September 2010. Es hat noch kein Erörterungstermin stattgefunden, ein Anhörungsbericht liegt nicht vor. Daher kann derzeit die weitere Verfahrensdauer nicht abgeschätzt werden.

6. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Vorhabenträgerin DB AG bereits Tunnelanlagen für die Flughafenanbindung errichten will, obwohl sie seit Jahren nicht sicherstellen kann, dass die Flughafen-Bahnanlagen im Planfeststellungsabschnitt 1.3 überhaupt gebaut werden dürfen?

Nach Mitteilung der DB AG ist nicht beabsichtigt, Bahnanlagen ohne Baurecht gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu errichten.

7. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die DB AG längerfristig nicht über das benötigte Fachpersonal für den Bau von Stuttgart 21 verfügt, und welche Konsequenzen hat dies für den Zeitplan und die Kosten des Projektes?

Nach Mitteilung der DB AG unternimmt diese alle notwendigen Schritte, um das benötigte Fachpersonal für die Projektarbeit bereitzustellen. Auswirkungen auf Zeitplan und Kosten entstehen keine.

8. Ist die Befahrbarkeit des gesamten Bahnknotens Stuttgart 21 und des Tiefbahnhofs für Fahrzeuge ohne ETCS-Ausstattung gewährleistet?

   Falls nicht, welche einzelnen Abschnitte können nicht von Fahrzeugen ohne ETCS-Ausstattung benutzt werden?

Nach Mitteilung der DB AG ist grundsätzlich für das Projekt Stuttgart 21 als Hauptsystem eine Signalisierung mit ETCS Level 2 (European Train Control System) vorgesehen. Teilabschnitte werden allerdings auch mit einer sogenannten Kombinationssignalisierung mit ortsfesten Signalen sowie einem entsprechendem Zugsicherungssystem gemäß den Vorschriften der EBO ausgestattet.

9. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Nachrüstungskosten pro Triebfahrzeug auf ETCS-Level?

Die Kosten variieren stark nach Alter der Fahrzeuge und verfügbarem Raum für Komponenten und Verkabelung. Nach Angaben der DB AG muss mit Kosten in Höhe von 300 000 bis 400 000 Euro pro Zugeinheit gerechnet werden.

10. Wie begründet die Bundesregierung die Haushaltskürzungen bei den ETCS-Mitteln?

Der Bundesregierung ist keine Kürzung von ETCS-Mitteln bekannt.

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

11. Trifft es zu, dass die DB AG zur sogenannten Heimerl-Trasse nie Alternativabwägungen vorgenommen hat?

    Falls ja, warum sind diese unterblieben, und warum hat der Bund diese nicht eingefordert?

Nach Mitteilung der DB AG hat die damalige Deutsche Bundesbahn Alternativabwägungen zur sogenannten Heimerl-Trasse vorgenommen. Im Herbst 1991 legte die Deutsche Bundesbahn dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg einen Untersuchungsbericht mit Vergleich der „Heimerl-Trasse“ (H-Trasse; entspricht der heutigen NBS) mit der „Krittian-Trasse“ (K-Trasse; Aus- und Neubau der Bestandsstrecke im Filstal) vor. Das Land Baden-Württemberg führte daraufhin eine Anhörung mit allen betroffenen Gebietskörperschaften, Fachbehörden, Verbänden und Organisationen durch und sprach sich im Ergebnis am 15. September 1992 für die H-Trasse aus.

Die Variantenprüfung für die Neubaustrecke ist entsprechend den rechtlichen Vorgaben unter Berücksichtigung zahlreicher Alternativen erfolgt. Detailliert ist dies beispielweise in dem Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 2.1c, dort in Kapitel B.IV.3, ausgeführt. Die Ergebnisse des Vergleichs wurden in der 3. Sitzung der Schlichtung am 4. November 2010 noch einmal präsentiert (Charts 6 bis 9 des Vortrags von Dr. Kefer).

12. Welche Auswirkungen hat es auf den Fahrzeugeinsatz, dass der geplante 1,47 Kilometer lange Abschnitt der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm am Fuß des Albaufstiegs eine Steigung von 30,99 Promille hat?

Die Streckenneigung hat in Abhängigkeit von der Leistung und der Reibungslast des jeweiligen Triebfahrzeuges vor allem Auswirkungen auf die zulässige Anhängelast des Wagenzuges und die erreichbare Geschwindigkeit. Weiterhin ist von Bedeutung, ob der Zug in der Steigung anfahren muss oder – bei kürzeren Abschnitten – freie Durchfahrt im Steigungsabschnitt sichergestellt werden kann. Bestimmend für die Betriebsführung und den Einsatz der Triebfahrzeuge wäre dann nicht die maximale Neigung von 30,99 Promille, sondern die mittlere Neigung von 24,47 Promille auf 15,91 km Länge bzw. die Neigung der flacheren Abschnitte außerhalb der 30,99 Promille.

13. Trifft es zu, dass die vorhandenen Triebfahrzeuge der Kategorien ICE 1, ICE 2 und ICE-T die geplante Trasse der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nicht befahren dürfen, da die Fahrdynamik der Trasse für diese Fahrzeugtypen ungeeignet ist?

    Welche Auswirkungen hat dies auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

Dies trifft nach Angaben der DB AG nicht zu.

14. Werden durch die spezifischen fahrdynamischen Parameter der Trasse europarechtliche Sondertatbestände geschaffen, die mögliche Wettbewerber auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm diskriminieren könnten?

Nein. Die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Infrastruktur" des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Amtsblatt der Europäischen Union vom 19. März 2008, L 77/1 ff.) lässt Neigungen bis zu 35 Promille auf bis zu 6 km Länge zu, wenn die mittlere Neigung auf 10 km Länge 25 Promille nicht überschreitet. Diese Werte sind eingehalten (vgl. Antwort zu Frage 12).

15. Welche Triebfahrzeugkategorien in Deutschland und in Europa sind geeignet, um eine Steigung von 31 Promille zu überwinden?

Grundsätzlich ist eine Vielzahl von Triebfahrzeugen in der Lage, Neigungen bis zu 40 Promille zu befahren, oberhalb dieses Wertes (Steilstrecke) bestehen Einschränkungen hinsichtlich des Bremsvermögens. Die Eignung richtet sich daher nach der Bauartzulassung. So können z. B. die Streckenabschnitte Erkrath–Hochdahl (33,3 Promille auf 2,5 km Länge) und Hirschsprung–Hinterzarten (bis zu 57,1 Promille, maßgebende Neigung 55 Promille) unter anderem von elektrischen Triebfahrzeugen mit ca. 3,7 MW Dauerleistung befahren werden. Die nicht bundeseigene Strecke Blankenburg–Elbingerode (bis zu 61,4 Promille) kann von elektrischen Triebfahrzeugen mit Stromsystem 25 kV, 50 Hz sowie Dieseltriebfahrzeugen verschiedener Baureihen im Güterverkehr genutzt werden.

16. Welche Kostensteigerungen waren bei der Ausschreibung der Fahrzeugkategorie IC-X mit der Anforderung verbunden, dass diese auf unbegrenzter Länge eine Steigung von 31 Promille überwinden können muss?

Nach Mitteilung der DB AG werden die Weiterentwicklungen der Fahrzeugfamilie ICX für einen flexiblen Einsatz auf europäischen Laufwegen konzipiert.

17. Welche anderen Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland erfordern die Überwindung einer Steigung von 31 Promille?

    Wie lang sind die betreffenden Streckenabschnitte, und welche Fahrzeugkategorien kommen dort zum Einsatz?

Die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main weist mehrere, bis zu ca. 5 km lange Streckenabschnitte mit einer maximalen Längsneigung von bis zu 40 Promille auf. Dort kommen im Regelbetrieb Fahrzeuge des Typs ICE-3 (Baureihe 403) und ICE-M (Baureihe 406) zum Einsatz, da diese in der Lage sind, auch bei Ausfall von 50 Prozent des Antriebes die Strecke selbständig zu räumen. Für darüber hinausgehende Fälle werden Triebfahrzeuge der Baureihe 218 in Doppeltraktion vorgehalten.

18. Welche der vorhandenen Fahrzeugklassen der französischen Hochgeschwindigkeitsbaureihe TGV können die Steigung von 30,99 Promille im geplanten Abschnitt der Neubaustrecke bewältigen?

Die Schnellfahrstrecken in Frankreich weisen ebenfalls Neigungen bis zu 35 Promille auf. Nach Angaben der DB AG sind alle Varianten des TGV, die auf dem deutschen Streckennetz verkehren können, in der Lage, auch den genannten Neigungsabschnitt von 30,99 Promille befahren. Im Übrigen korrespondieren die Vorgaben der TSI „Infrastruktur“ mit den Vorgaben der TSI „Schienenfahrzeuge“ (Rolling Stock – TSI RST).

19. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass eine Strecke mit einer Steigung von 1,47 Promille nur für eine Güterzuglast von maximal 520 Tonnen geeignet ist, und nicht wie vom Gutachter der Intraplan Consult GmbH behauptet für bis zu 1050 Tonnen?

    Welche Auswirkung hat dies auf die Güterzugtauglichkeit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und das Nutzen-Kosten-Verhältnis?

    Wird die Bundesregierung angesichts dieser Problematik das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm überprüfen?

    Falls nicht, warum nicht?

Die Einschätzung, dass bei einer Steigung von 1,47 Promille nur Güterzüge mit einer Masse von maximal 520 Tonnen für eine Strecke geeignet seien, kann nicht nachvollzogen werden.

Für eine Neubewertung der NBS Wendlingen–Ulm gibt es keine Veranlassung. Die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg inklusive Einbindung in den Knoten Stuttgart wurde im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2010 bewertet. Dabei wurde das Güterverkehrsaufkommen nach heute üblichen und bereits marktfähigen Standards prognostiziert und auf das Eisenbahnnetz umgelegt. Die modellhafte Umlegung der prognostizierten Verkehrsströme hat gezeigt, dass das Gesamtgewicht aller Güterzüge auf der Neubaustrecke zwischen 460 Tonnen pro Zug (KV-Züge) und 618 Tonnen pro Zug (Ganzzüge) liegt (vgl. Kapitel 9.3 Schlussbericht Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vom November 2010). Das ist deutlich unterhalb der für die Neubaustrecke maßgebenden Obergrenze für das Gesamtgewicht, das von der DB Netz AG auf Nachfrage mit bis zu 1 065 Tonnen pro Zug in Richtung Ulm und mit bis zu 1 445 Tonnen pro Zug in Richtung Stuttgart beziffert wurde.

20. Trifft es zu, dass laut Zielkonzept auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm tagsüber ein ICE-Halbstundentakt geplant ist und somit nur nachts Trassenkapazitäten für den langsameren Güterverkehr zur Verfügung stehen?

21. Trifft es zu, dass durch den geplanten ICE-Halbstundentakt östlich von Ulm die Durchlassfähigkeit für den Güterverkehr tagsüber um ca. 40 Prozent eingeschränkt wird?

    Falls ja, welche Auswirkungen hat dies auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

    Wird die Bundesregierung angesichts dieser Problematik das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm überprüfen?

    Falls nicht, warum nicht?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist von ihrer verkehrlichen Zielrichtung her ein Projekt für den Schienenpersonenverkehr (SPV). Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung hat sich gezeigt, dass im Umlegungsmodell die Neubaustrecke tagsüber sehr stark vom Personenverkehr genutzt wird (49 SPV-Zugpaare pro Tag) und in der Nacht 16 Güterzüge den Laufweg über die Neubaustrecke wählen. Dieses Ergebnis ergibt sich aus der geringfügig schnelleren Transportgeschwindigkeit auf der Neubaustrecke gegenüber der Altstrecke. Für das Bewertungsergebnis ist allerdings ohne Bedeutung, ob diese 16 Güterzüge auf der Neubaustrecke oder auf der Bestandsstrecke verkehren, da die Wirkung der Neubaustrecke in der Kapazitätserweiterung im Bereich Wendlingen–Ulm insgesamt besteht. Da freie Trassen in den Nachtstunden auch auf der Altstrecke bestehen, könnten diese 16 Güterzüge auch die Bestandsstrecke nutzen. Vor diesem Hintergrund besteht keine Veranlassung für eine Neubewertung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333